

Beschluss der Fraktion der Freien Demokraten im Deutschen Bundestag

Planungsbeschleunigung 2.0 – Mehr Tempo beim Bau von Verkehrswegen

Die Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat der deutschen Volkswirtschaft. Eine moderne und gut ausgebaute Infrastruktur ist nicht nur die Voraussetzung für funktionierende Wertschöpfungs- und Logistikketten sondern auch Grundlage dafür, die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu erfüllen. Als Exportnation in der Mitte Europas ist Deutschland in hohem Maße von einer leistungsfähigen und intakten Infrastruktur aller Verkehrsträger abhängig. Über viele Jahre hinweg ist jedoch zu wenig in den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert worden. Diese Entwicklung macht sich immer häufiger durch gesperrte Autobahnbrücken, zunehmende Langsamfahrstellen auf den Schienenwegen und marode Schleusen und Wehre an den Wasserstraßen bemerkbar. Damit diese Entwicklung umgekehrt und die Verkehrswege zügig saniert werden können, müssen auch die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden. Denn der notwendige Erhalt und der fristgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt heute nicht mehr nur von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel ab, sondern auch immer mehr von ausreichenden Planungskapazitäten und einem zeitgemäßen Planungsrecht. Während in der Vergangenheit häufig Baurecht vorlag und zu wenig Geld zur Verfügung stand, hat sich diese Situation inzwischen umgekehrt.

Mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit ist es letztmals gelungen, effektiv Planung und Bau miteinander zu verknüpfen und zu beschleunigen. Damit konnte ein erheblicher Teil des Investitionsstaus, der nach 40 Jahren Sozialismus in Ostdeutschland entstanden ist, abgebaut werden. Allerdings ist über Jahrzehnte hinweg das Planungsrecht, nicht zuletzt durch immer höhere Umweltauflagen, zunehmend komplexer geworden. Dies hat dazu geführt, dass die Schaffung neuer oder der Ersatz alter Infrastruktur immer langsamer gelingt. So gehen Infrastrukturprojekte insbesondere im Verkehrsbereich heute durch die extrem langen und komplexen Planungsverfahren oftmals erst Jahrzehnte nach Beschluss über ihre Umsetzung in die Bauphase. Hinzu kommt, dass in den vergangenen Jahren nicht ausreichend Mittel für Erhalt und Ausbau zur Verfügung gestanden haben. Deutschland bewegt sich damit in einem schleichenden Prozess des Substanzverlustes, der inzwischen große Teile der deutschen Verkehrsinfrastruktur betrifft. Auch bestehen bei der Umsetzung des Umweltrechts, insbesondere des Wasser- und Naturschutzrechts

hohe Rechtsunsicherheiten, auch weil wissenschaftliche Bewertungsmaßstäbe und Standards fehlen oder uneinheitlich angewendet werden.

Die heute geltenden Vorschriften zur Planung des Baus und der Erneuerung von Bundesfernstraßen, Schienenwegen, von Bundeswasserstraßen und Flughäfen werden den Wünschen der Bürger nach Transparenz, Berechenbarkeit und Zügigkeit der Entscheidungsprozesse in den Verwaltungen des Bundes und der Länder damit nicht mehr gerecht. Teilweise haben die Planungs- und Genehmigungskosten heute einen Anteil von 25 bis 30 Prozent an den gesamten Investitionskosten. Hier braucht es eine gesunde Balance zwischen dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, hat der Deutsche Bundestag im November 2018 das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Planungsbeschleunigungsgesetz) verabschiedet. Bereits zum Zeitpunkt der parlamentarischen Beratungen war jedoch absehbar, dass das Gesetz zwar in einzelnen Punkten einen beschleunigenden Charakter haben kann, den großen Wurf aber weiterhin vermissen lässt.

Nach Auffassung der FDP-Fraktion gibt es nach wie vor drei wesentliche Punkte, warum Planungs- und Genehmigungsverfahren, insbesondere für große Infrastrukturprojekte wesentlich, zu lange dauern:

1. Die aktuellen Verfahren sind ineffektiv, bürokratisch und analog. Wiederholungs- und Doppelprüfungen, die Erstellung und Übermittlung von Planungsunterlagen in Papierform und ausgedehnte Klagemöglichkeiten sowie fehlende Stichtagsregelungen können wichtige Bauprojekte heute über Jahre verzögern.
2. Darüber hinaus wird die aktuelle Form der Bürgerbeteiligung von vielen Betroffenen als unzureichend angesehen, da sie den Bürgern keine ausreichenden Beteiligungsmöglichkeiten eröffnet und im Planungsprozess oft sehr spät stattfindet.
3. Nicht zuletzt wird das derzeitige Planungsrecht immer häufiger dazu missbraucht, von einzelnen Interessengruppen unerwünschte Projekte zu verzögern oder gar abzuwenden.

Um Verkehrsprojekte in einem angemessenen Zeitrahmen auch tatsächlich umsetzen zu können, braucht es daher ein Planungsbeschleunigungsgesetz 2.0. Die Fraktion der Freien Demokraten im Deutschen Bundestag sieht insbesondere in folgenden Bereichen Änderungsbedarf:

Genehmigungsverfahren zusammenführen

Bei der Durchführung von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren für ein und dasselbe Projekt finden zum Teil Doppelprüfungen statt, die meisten davon im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Würde man beide Verfahren zeitgleich und koordiniert führen, könnte in vielen Fällen die Mehrstufigkeit aufgehoben und Synergieeffekte gehoben werden. Erkenntnisse aus dem Raumordnungsverfahren, beispielsweise betreffend Artenschutz,

wären auch noch im weiteren Verfahren aktuell und die Planfeststellungsunterlagen müssten weniger häufig angepasst werden. Ebenso müssten Mitarbeiter sich nicht im Abstand von mitunter mehreren Jahren mehrfach in das Verfahren einarbeiten. Bei vielen kontrovers diskutierten Projekten wird über Jahre hinweg auch der Trassenverlauf in Frage gestellt. Würde man die Ausweisung von Trassen bereits zum Ziel der Raumordnung machen, so könnte eine solche frühzeitige Trassenfestlegung zu einer größeren Akzeptanz in der Gesellschaft führen und weniger Einwände nach sich ziehen.

Parlamentarische Verantwortung stärken

Das Planfeststellungsrecht als Verwaltungsverfahren ist nicht geeignet, letztendlich große gesellschaftspolitische Auseinandersetzungen zu bewältigen. Dafür war es ursprünglich auch nicht vorgesehen. Wir wollen daher dafür sorgen, dass Maßnahmen von herausgehobener gesellschaftlicher, politischer oder wirtschaftlicher Bedeutung aufgrund eines parlamentarischen Entscheides nach dem Vorbild Dänemarks auf den Weg gebracht werden. Dadurch werden diese Maßnahmen demokratisch legitimiert und parlamentarisch kontrolliert. Zusätzlich eröffnet es den Parlamenten auch die Möglichkeit, bei unvorhergesehenen Kostensteigerungen ein Projekt vorzeitig zu beenden oder zusätzliche Mittel über den Haushalt bereitzustellen. Eine frühzeitigere und unanfechtbare Trassenfestlegung, beispielsweise im Vorfeld eines Planfeststellungsverfahrens, kann darüber hinaus die Akzeptanz für das Projekt erhöhen und die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen. Das gerade vom Bundestag beschlossene Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmegesetze im Verkehrsbereich ist daher als ein erster Schritt zu begrüßen, reicht aber noch nicht aus.

Ersatzmaßnahmen erleichtern

Ersatzmaßnahmen, insbesondere von Brücken, müssen ohne neues öffentliches Verfahren ermöglicht werden. Änderungen, Erweiterungen und Ersatzvorhaben mit Erweiterungen sollen zukünftig im Wege der Freistellung oder erforderlichenfalls über eine Plangenehmigung umgesetzt werden können. Zur Stärkung der Rechtssicherheit sollten alle Formen der Ersatzinvestitionen als Instandsetzungsmaßnahme definiert werden. Bei Ersatzvorhaben mit wesentlichen Änderungen und Erweiterungen sind auf der Grundlage der Ursprungsplanung unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen in Natur und Landschaft die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen zu ermitteln und festzustellen.

Stichtagsregelungen einführen

Während der oft lang andauernden Planungen ändern sich mitunter rechtliche Rahmenbedingungen und der Stand der Wissenschaft und Technik. Da als maßgeblicher Zeitpunkt für die Rechtmäßigkeit eines Vorhabens der Erlass des

Planfeststellungsbeschlusses gilt, müssen Unterlagen im laufenden Verfahren oft angepasst werden. Fehlende Stichtagsregelungen sorgen damit heute dafür, dass sich Planung und Bau von Infrastrukturprojekten erheblich verzögern. Wir wollen daher dafür sorgen, dass veränderte Rahmenbedingungen, die sich erst nach Einreichen der Planungsunterlagen ergeben und somit im Planungsverfahren nicht berücksichtigt werden konnten, zukünftig kein Einwendungsgrund mehr sein dürfen. Klare Stichtagsregelungen können der mehrfachen Durchführung von umweltrechtlichen Untersuchungen und anschließenden Änderungen der Planunterlagen vorbeugen und sorgen damit für eine bessere Rechts- und Planungssicherheit.

Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung sicherstellen

Wir wollen eine frühzeitige und umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Information und Beteiligung sind keine Rechte, die der Staat seinen Bürgern gewährt, sondern das Grundprinzip einer freien und liberalen Bürgergesellschaft. Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung sind in einem Rechtsstaat kein Widerspruch, sondern ergänzen sich. Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung kann zu einer höheren Akzeptanz, weniger Klagen und damit auch zu schnelleren Verfahren führen. Zudem können die Vorhabenträger auch inhaltlich von Erkenntnissen aus der Beteiligung profitieren. Aber Beteiligungsrechte gehen auch immer einher mit Verantwortung und Pflichten. Beteiligungsverfahren dürfen nicht dazu missbraucht werden, um Projekte bewusst zu blockieren.

Die Bürgerbeteiligung muss daher insbesondere bei großen Infrastrukturvorhaben noch vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren ansetzen. Diese Beteiligungsmöglichkeit für Jedermann ist durch den Vorhabenträger frühzeitig und vor dem Genehmigungsverfahren zu organisieren. Werden Zwecke und Nutzen des Vorhabens und Umweltwirkungen frühzeitig öffentlich erörtert, können auch Anregungen und Einwände schon in frühen Planungsphasen berücksichtigt werden. Die verstärkte Einbindung von Mediatoren kann an dieser Stelle zudem für eine bessere Vermittlung zwischen Vorhabenträger und Betroffenen sorgen. Wir wollen zudem durch die Schaffung eines bundesweiten Kompetenzzentrums Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung dafür sorgen, Beteiligungsprozesse zu professionalisieren und Synergieeffekte besser zu nutzen.

Die Bürgerbeteiligung muss darüber hinaus auch eine verbindliche Mitwirkungspflicht der Umweltverbände umfassen, die sich aber auf die Geltendmachung umweltrechtlicher Belange beschränkt. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten muss eine solche Mitwirkungspflicht auch auf EU Ebene verankert werden. Nach diesem Prozess mit breiter Bürgerbeteiligung kann dann das genehmigungsrechtliche Verfahren erfolgen. An diesem Verfahren wird dann nur noch diejenigen beteiligt, deren Rechte durch ein Vorhaben betroffen sind. Dies erlaubt eine Straffung des eigentlichen Genehmigungsverfahrens.

Personelle Ausstattung von Planungs- und Genehmigungsbehörden und Gerichten verbessern

Um für einen fristgerechten Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zu sorgen, ist die personelle und materielle Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden von entscheidender Bedeutung. Durch eine verbesserte Ausstattung der Behörden mit Personal können in allen Planungsphasen erhebliche Beschleunigungspotentiale gehoben werden. Wir wollen daher durch einen Aufwuchs der Planstellen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel in den entsprechenden Einzelplänen des Bundeshaushalts mehr Kapazitäten in Behörden und Gerichten des Bundes schaffen. Die Behördenleitungen sollen stärker darauf hinwirken, dass rechtlich zulässige Ermessens- und Bewertungsspielräume, wie die UVP-Vorprüfung, für die Beschleunigung von Projekten von den Mitarbeitern auch ausgeschöpft werden. Die alleinige Bereitstellung hinreichender Haushaltsmittel für die erforderlichen Stellen ist jedoch nicht allein ausreichend. Im Wettbewerb um Fachkräfte muss sie begleitet werden durch ein Gesamtkonzept zur Steigerung der Attraktivität der entsprechenden Berufsbilder und ein offensives Anwerben möglicher Kandidaten.

Die stärkere Nutzung der digitalen Bauwerksdatenmodellierung (BIM) erfordert insbesondere eine gute Methodenkompetenz in den Behörden. Hierfür sind geeignete Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen mit besonderem Fokus auf Wissensvermittlung sowie -transfer unabdingbar. Genauso sind zu wenige Richter häufig ein Grund für verzögerte Verfahren. Insbesondere durch die Hinzuziehung von wissenschaftlichen Mitarbeitern bei den Richtern am Verwaltungsgericht können die Gerichte nachhaltig entlastet und Verfahren dadurch beschleunigt werden. Es gilt daher auch die Gerichte personell besser auszustatten.

Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass es durch den Aufbau der neu gegründeten Autobahn GmbH zu keinen Planungsverzögerungen kommt, sondern mögliche Effizienzpotentiale zügig gehoben werden. Vor allem müssen die Zuständigkeiten hinsichtlich Planung und Genehmigung zwischen Autobahn GmbH und den regionalen Niederlassungen zeitnah definiert werden und das erforderliche Personal aufgebaut bzw. gehalten werden. Im Rahmen der Reform sollten die besonders effizienten Straßenbauverwaltungen als Best Practice für die anderen regionalen Niederlassungen fungieren.

Digitalisierung konsequent umsetzen

Bei den Genehmigungsverfahren wollen wir dafür sorgen, dass künftig alle digital denkbaren Beschleunigungsmöglichkeiten genutzt werden. Dies gilt nicht nur für die Einsichtnahme in Pläne und Stellungnahmen, sondern auch für die Verfahren der Bürgerbeteiligung. Die digitale Visualisierung von Projekten kann beispielsweise zu mehr Transparenz und einem besseren Verständnis bei Bürgern führen. Wir wollen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass digitale

Arbeitsräume eingerichtet werden, zu denen alle am Genehmigungsverfahren Beteiligte Zugang bekommen. So kann unter Zugriff auf digitale Planungs- und Genehmigungsunterlagen dafür gesorgt werden, dass Termin- und Fristenpläne überprüft werden können. Insbesondere die IT-Schnittstellen zwischen Bund und Ländern sind hierfür zügig zu standardisieren. Im Sinne der Methode Building Information Modeling (BIM) können so die Planungs- und Genehmigungsunterlagen ohne Informationsbrüche bis hin zum Bau und Betrieb weiter genutzt werden.

Materielle Präklusion wieder ermöglichen

Seit der Abschaffung der früheren materiellen Präklusionsregelung im Jahr 2015 aufgrund eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes können Bedenken im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit von Infrastrukturprojekten im gerichtlichen Verfahren auch dann noch vorgebracht werden, wenn sie im behördlichen Verfahren nicht vorgebracht worden sind. Bis heute führt dies zu einer unverhältnismäßigen Verzögerung von Gerichtsverfahren. Durch eine Anpassung der Aarhus-Konvention und der einschlägigen EU-Normen, wie der europäischen UVP-Richtlinie, müssen Einwendungen, die nicht bereits im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurden, künftig wieder von möglichen Prozessen ausgeschlossen werden. Eine neue materielle Präklusion wollen wir außerdem durch eine Mitwirkungspflicht für Verbände ergänzen, wodurch strittige Punkte frühzeitig identifiziert und kooperativ erörtert werden können. Grundsätzlich sollte in der Zukunft gelten: Wer sich nicht rechtzeitig beteiligt und einbringt, verwirkt sein späteres Klagerecht. Das Verbandsklagerecht wird hierdurch nicht eingeschränkt.

Erstinstanzliche Zuständigkeit von Oberverwaltungsgerichten (OVG) einführen

Da die Oberverwaltungsgerichte bereits erstinstanzlich für Bundesfernstraßen zuständig sind, sollen die OVG zukünftig auch für Planungsverfahren bei Landes- bzw. Staatsstraßen erstinstanzlich zuständig sein. Wir wollen damit sicherstellen, dass die dort vorhandene Expertise und Routine auch für Landes- und Staatsstraßen genutzt werden kann. Zudem ist die Einrichtung spezieller Senate für Angelegenheiten des Planungsrechts in Erwägung zu ziehen. Wir wollen außerdem sicherstellen, dass die Gerichte über die entsprechende personelle Ausstattung für den erweiterten Aufgabenbereich erhalten.

EU-Vorgaben überprüfen

In einem so dicht besiedelten Land wie Deutschland müssen wir die Flora und Fauna schützen. Jedoch darf der Naturschutz nicht Mittel zum Zweck einer generellen Verhinderungspraxis von Baumaßnahmen werden. Wir erkennen die naturschutzrechtlichen Vorgaben der EU an. Aber auch europäisches Recht muss von Zeit zu Zeit überprüft werden, ob es noch den aktuellen Gegebenheiten entspricht. Deutschland sollte daher auf eine Bestandsaufnahme

des EU-Naturschutzrechtes und auf eine regelmäßige Novellierung nach aktuellen wissenschaftlich fundierten Erkenntnissen hinwirken. Dies beinhaltet eine Aktualisierung der fast 26 Jahre alten Listen der zu schützenden Arten im Anhang der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie). Zudem soll der Schutz der Art in den Vordergrund rücken und nicht das Individuum. Für die regelmäßige Novellierung ist ein Monitoring unter Einbeziehung unterer Naturschutzbehörden und digitalem Wissenstransfer, beispielsweise Citizen Science, durchzuführen, um die tatsächliche Leistung von Naturschutzmaßnahmen messbar und miteinander vergleichbar zu machen. Darüber hinaus sollte die Schutzbedürftigkeit der aufgeführten Arten differenzierter aufgeschlüsselt sowie nicht weiter Arten aufgeführt werden, deren Bestand nicht mehr gefährdet ist. Um das von der Europäischen Union und der Bundesregierung gesetzte Ziel zu erreichen, den Verlust der biologischen Vielfalt aufzuhalten, müssen auch neue und noch ungenutzte Potentiale für den Naturschutz erschlossen werden. Hierzu zählt der integrative Naturschutzansatz durch „Natur auf Zeit“. Durch temporären Naturschutz können wichtige Trittsteinbiotope sowohl im Innen- als auch im Außenbereich u.a. für seltene und gefährdete Arten entstehen, die sich positiv auf deren Erhaltungszustand auswirken. Ein wesentliches Flächenpotential für „Natur auf Zeit“ liegt auf Industrie- und Verkehrsflächen und –brachen, Baureserveflächen und auf Standorten des rohstoffabbauenden Gewerbes. Damit diese Potenziale genutzt werden können, benötigen Vorhabenträger Rechtssicherheit bei der Anwendung des Arten- und Habitatschutzrechts. Hierbei sollten die Umweltverbände frühzeitig eingebunden werden. Eine breite Akzeptanz für Infrastrukturvorhaben ist zu schaffen. Schließlich sollten einheitliche verlässliche Standards zur Umsetzung der naturschutzfachlichen Anforderungen geschaffen werden. Dies schafft Rechts- und Planungssicherheit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verfahren lange dauern und die Natur einem stetigen Entwicklungsprozess unterliegt.

Außerdem wollen wir die EU-Wasserrahmenrichtlinie auf den Prüfstand stellen. Durch die immens gestiegene Komplexität bindet die Richtlinie immer mehr Personalkapazitäten in der öffentlichen Verwaltung und ist ein wesentlicher Grund für jahrelange Planungsverfahren im Bereich der Wasserstraßen. Die Rechtsprechung zur EU-Wasserrahmenrichtlinie zum Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot birgt hohe Rechtsunsicherheiten, da nicht klar ist, wie die Begriffe verstanden werden und welche Nutzung eines Gewässers unter den Verbotstatbestand fällt. Auch sind die Ausnahmemöglichkeiten unklar bzw. äußerst begrenzt. Die Darlegung, dass für ein Vorhaben der Ausnahmetatbestand Anwendung findet wegen des hohen öffentlichen Interesses, obliegt dem Vorhabenträger und dürfte oftmals schwierig sein. Bereits bei der Zielfestlegung müssen ökologische, ökonomische und soziale Interessen umfassend abgebildet sein. Schließlich sind einheitliche klare Begrifflichkeiten sowie Messmethoden und -verfahren dringend notwendig. Unter Anwendung des Rechtsstaatsprinzips sind für die Rechtsanwender klare Strukturen und Vorgaben erforderlich. Dies betrifft wie oben dargestellt insbesondere die Zielfestlegungen, die Ausnahmemöglichkeiten und die

Standards zur Erreichung des „guten ökologischen Zustands der Gewässer“. Wir wollen uns daher auf europäischer Ebene für eine Reduzierung der Komplexität sowie für Vereinfachungen bei der Vollzugspraxis einsetzen.


Zudem muss die Bundesregierung geschlossen auftreten. Die meisten umweltpolitischen Entscheidungen werden auf europäischer Ebene ausschließlich unter Beteiligung des Umweltressorts beschlossen. Vor der Vertretung der Bundesrepublik auf europäischer Ebene müssen sich die Ressorts auf nationaler Ebene einigen. Dies erfordert eine nach außen transparente Beteiligung an der Positionsbildung durch alle Ressorts, bei Genehmigungsverfahren insbesondere des Verkehrs- und Wirtschaftsministeriums.

Mitwirkungspflicht von Umweltverbänden definieren

Die Einführung des umfassenden Verbandsklagerechtes sowie die Beschränkung der materiellen Präklusion durch die EU haben in der Vergangenheit zu erheblichen Verzögerungen von Gerichtsverfahren geführt. Demnach dürfen Umweltverbände in Gerichtsverfahren nicht nur Umweltbelange, sondern sämtliche Belange im Planfeststellungsverfahren geltend machen. Durch die Einführung einer verbindlichen Mitwirkungspflicht wollen wir künftig dafür sorgen, dass sich Umweltverbände auf die Geltendmachung umweltrechtlicher Belange beschränken. Denn die Pflicht zu einer verantwortungsvollen Mitwirkung an Infrastrukturprojekten gilt nicht nur für Anwohner und die Träger öffentlicher Belange, sondern auch für Verbände. Eine frühzeitige Beteiligung von betroffenen Umweltverbänden würde in Verbindung mit einem Einwendungsausschluss bei Nichterfüllung dieser Pflicht eine schnellere Identifizierung streitiger Punkte möglich machen und späteren Klagen vorbeugen.

Möglichkeit einer auf einzelne Klagegründe beschränkten Fortsetzungsfeststellungsklage erweitern

Werden in einem Gerichtsverfahren Gründe gegen ein Infrastrukturprojekt durch einen Umweltverband vorgebracht, besteht die Möglichkeit, diese Rechtsverstöße in einem ergänzenden Verwaltungsverfahren zu heilen. Die Zulassungsbehörde hat dadurch die Gelegenheit, erkannte Fehler zu beheben und zugunsten der Umwelt nachzubessern. Ist dies geschehen, wäre dies ein inhaltlicher Erfolg des Umweltverbandes, da auf berechnete Mängel erfolgreich hingewiesen worden ist. Dennoch führt eine solche Fehlerbehebung heute nicht notwendigerweise dazu, dass die ursprüngliche Klage gegen das Projekt zurückgenommen oder für erledigt erklärt wird. Denn das zuständige Gericht würde die Klage des Umweltverbandes mit voller Kostenlast abweisen. Dadurch kann in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehen, der Verband hätte das Verfahren verloren oder die Klage sei nicht gerechtfertigt gewesen. Es besteht also für den klagenden Umweltverband kein Anlass, die Fehlerheilung als erfolgreich anzuerkennen. Um die verbandspolitische Akzeptanz für die



Anerkennung gelungener Fehlerheilungen zu erhöhen und den Anlass für entsprechend motivierte Rechtsmittelinlegungen entfallen zu lassen, soll zukünftig vom Gericht festgestellt werden können, dass die angefochtene Entscheidung rechtswidrig war.

Rechtsverbindliche Standards schaffen und bestehende Regelungen anwenden

Genehmigungsverfahren lassen sich durch rechtsverbindliche Standards beschleunigen. Immer wieder auftretende unklare Begrifflichkeiten sollten standardisiert werden und so zahlreiche Gutachten ersparen, somit das Genehmigungsverfahren beschleunigen und den Projektträgern Rechtssicherheit gewähren. Derartige Standards sind unter Beteiligung aller Stakeholder zu identifizieren und zu erstellen. Ein besonderer Fokus ist dabei auf rechtliche Fragen bezüglich Habitat-, Arten-, anlagenbezogener Gewässer- sowie Lärmschutz zu legen.

Ansprechpartner:
Torsten Herbst MdB, Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Telefon: 030 227 - 75285 – E-Mail: torsten.herbst@bundestag.de